

# 뼈 깎는 자구안도 무용지물... 산은 자금지원 '하늘의 별따기'

>> 1면 '기업들의 甲 중의 甲...' 서 계속

쌍용차, 제시된 조건부 지원안 수용  
직원 절반 무급휴직 등 자구안 마련  
이동걸 회장, 투자자 관점부족 지적  
"투자자 없으면 만사가 종잇조각"

이에 쌍용차는 당혹스러운 모습을 보이고 있다.

이 회장은 올해 초 쌍용차 노사에 추가 지원을 위한 두 가지 조건을 내걸었다. 단체협약 유효기간을 1년 단위에서 3년으로 연장하고 이후 쌍용차가 흑자 전환에 성공할 때까지 일체의 쟁위 행위를 중지해줄 것을 조건부 지원으로 제시했다. 쌍용차가 유동성 위기에 처한 만큼 노사도 이해관계자로서 불필요한 쟁의를 줄이고 회사 회생에 협조해야 한다는 것이다.

이에 따라 쌍용차는 지난 6월 8일 최대 2년간 직원 절반이 무급 휴직하는 등의 내용을 담은 자구안을 확정하면서 이 회장의 요구를 충족시켰다. 당시 쌍용차 자구안은 기술직 50%, 사무직 30% 인원에 대해 무급휴직을 시행하고, 1년 후 차량 판매 상황을 고려해 1년 더 무급 휴직을 연장할 수 있도록 하는 내용을 골자로 한다.

이 외에도 ▲현재 시행중인 임금 삭감 및 복리후생 중단 2년 연장 ▲임원 임금 20% 추가 삭감 ▲단체협약 변경 주기 현행 2년에서 3년으로 변경 ▲효율적인 인력 운영 및 생산 대응 ▲무정



지난달 8일 쌍용자동차 노조는 최대 2년간 직원의 절반이 무급 휴직하는 내용 등을 담은 자구안을 가결시킨 바 있다. 사진은 지난달 8일 오후 쌍용자동차 정문으로 출근하는 직원들. /뉴스

의 협약 ▲유류자산 추가 매각(4곳) 등의 내용을 담고 있다.

그러나 이 회장은 지난 14일 "모든 것을 투자자 관점에서 봐야 한다"고 강조했다. 이어 "자구안은 회생계획안에 포함돼 잠재 인수 후보자가 평가할 것"이라며 "투자자가 없으면 만사가 종잇조각"이라고 말했다.

결국 쌍용차는 이 회장의 요구에 맞춘 자구안을 내놓고도 '지원 불가' 판정을 받게 됐다.

이에 대해 업계에서는 이 회장이 쌍용차에 대한 지원을 하지 않거나 인적 구조조정을 기대하는게 아니냐는 의견도 나오고 있다.

업계 관계자는 "산은 이 회장이 올해 초 언급한 쌍용차 자구안에 대해 노력 방안이 부족하다고 판단한 점은 인적 구조조정을 이야기한 것 같다"며 "현재 기업회생 절차를 밟고 있는 쌍용차 입장에서 (인적 구조조정) 정말 부담스러운 부분일 것"이라고 말했다. 이어 "다만 쌍용차가 추가 구조조정을 진행하기 위해서는 주 채권 은행인 산업은행의 추가 지원이 이뤄져야 할 것"이라고 말했다. 즉 쌍용차가 희망퇴직 등 인적 구조조정을 추진하기 위해서는 추가 자금이 필요할 것이라는 설명이다.

◆인가전 M&A 준비... 잇단 논란 부담

쌍용차는 회생 계획 인가 전 M&A를 추진하고 있다. 이미 노조 측에도 9월말 우선협상대상자를 선정하고 10월말 가격협상을 진행한다는 계획을 설명했다. 인가 전 M&A는 법원의 회생계획 인가 전 M&A를 진행해 투자계약을 맺고 이 내용을 바탕으로 회생계획안을 마련하는 방식이다.

쌍용차의 매각 계획이 예정대로 진행된다면 회생계획안 제출은 가격협상이 끝나는 10월 말 이후가 될 것으로 보인다. 현재 쌍용차 인수의를 밝힌 업체는 HAAH오도모티브와 국내 전기버스 업체 에디슨모터스, 전기차 업체 케이팍모터스와 사모펀드 박석전엔컴퍼니



이동걸 KDB산업은행 회장 /산은

등이다. 그러나 최근 쌍용차의 청산가치가 존속가치보다 약 2300억원 크다는 회계법인의 중간보고 내용이 유출되면서 부담이 가중되고 있다. 결국 쌍용차가 매각 성공과 국책은행의 추가 자금 수혈이란 두 개의 조건이 동시에 충족되어야만 홀로서기가 가능하다는 의미로 보이기 때문이다.

현재 산업은행이 쌍용차에 대한 추가 자금 지원에 대해 선을 긋지 않았다는 점에서 인가 전 M&A도 충분히 성사시킬 수 있다. 일각에서는 매각만 성공적으로 마무리된다면 산업은행이 자금 수혈에 적극적으로 나설 것이라는 전망도 내놓고 있다.

쌍용차는 이미 생존을 위해 뼈를 깎는 자구노력을 해 왔고 성장동력이 될 수 있는 전기차 신차 '코란도 이모션'의 양산에 돌입했고, 중형 SUV 'J100'를 개발하고 있다는 점에서 미래 경쟁력도 확보한 상태다.

/양성운 기자 ysw@metroseoul.co.kr

# 해운업 위기 부른 한진해운 파산... "소극적 대처에 국가경쟁력 타격"

한진해운 파산 후 韓 해운경쟁력 위축  
HMM 자금지원에도 산업 회복 부진  
업계 "당시 산은, 잘못된 판단" 지적

지난 2016년 국내 해운업계 1위, 세계 7위였던 한진해운의 파산은 산업은행 선부분 판단에 따른 것으로 업계는 분석하고 있다.

당시 글로벌 경기 침체로 국내 해운업은 최악의 사태를 맞았다. 한진해운을 지원하기 위해 현대상선(현 HMM)과 합병도 시도했지만 정부의 소극적인 움직임으로 세계 7위 규모의 해운사가 결국 문을 닫았다. 문제는 최근 쌍용차를 대하는 산업은행의 소극적인 모습을 보고 있으면 한진해운 사태를 떠올리게 한다.

한진해운은 조수호 회장이 2006년 타계하면서 흔들리기 시작했다. 부인인 최은영 회장이 경영을 맡았으나, 해운업 불황이 2008년 글로벌 금융위기를 맞아 장기화되면서 경영난이 오기 시작했다.

해운업 위기의 근본 원인은 경기 침체로 인한 물동량 급감과 운임 폭락이다. 여기에 IMF 체제 이후 우리 정부의 '200% 부채비율 킬'도 원인으로 지목된다. 부채비율을 200% 이하로 축소하라는 규정 때문에 해운업체들이 갖고 있던 배를 대부분 팔고, 빌려쓰게 되면서 '용



2016년 4월 경기도 시흥시 시화방조제에서 바라본 인천신항 한진인천컨테이너터미널의 모습 /뉴스

선료(배를 빌리는 비용) 장기 계약'이 문제가 됐다. 선사간 운임 출혈 경쟁으로 운임은 낮았는데, 용선료와 선박금융이 계속 불어나니 이윤이 날 수 없는 구조가 됐다.

고 조양호 회장은 2년여전인 2014년 위기의 한진해운을 맡아 한진그룹 자회사로 편입했다. 조 회장은 한진해운 대표이사로서 취임하면서 한진해운 정상화를 이룰때까지 무보수로 일하겠다고 선언했다.

조 회장은 한진해운을 살리는 데 총력을 기울였다. 경영권 인수 전 한진그룹은 한진해운에 2500억원을 빌려줬다. 조 회장 취임 이후 4000억원 규모의

유상증자와 2200억원가량의 영구채 매입 등으로 1조원의 자금을 수혈했다.

하지만 역부족이었다. 세계 각국 업체들은 선박 발주 등을 통해 컨테이너 운반 경쟁을 벌이면서 운임은 갈수록 낮아졌다. 비용에서 우위를 점하기 위한 선박 대형화 경쟁도 심해져 용선료(배를 빌린 이용대금) 부담도 커졌다. 한진해운의 용선료 규모는 2015년 1조1000억원, 2016년 9288억원을 기록했다.

결국 2016년 4월 한진해운 경영권을 채권단에 맡기고 자율협약을 신청했다. 용선료를 기존보다 30~40% 인하고 사채권자 채무 조정을 진행했지만, 워낙 천문학적인 부채를 안고 있어 협

상이 더뎠다. 한진해운은 최소 6500억원 규모의 부채를 해결해야 했던 탓에 산업은행 등 채권단에 자금 지원을 요청했지만, 채권단은 "자구노력이 부족하다"며 거절했다.

결국 한진해운의 파산으로 국내 해운사 중에 선박량 1위 기업은 HMM이 자리하게 됐지만 논란은 가시지 않는다. 한진해운의 자금요청을 거부했던 산업은행이 HMM을 살리기 위해 2조원이 넘는 자금을 지원했다는 것이다. 2016년 파산 전 한진해운은 세계 시장의 3%를 차지했는데 현재 국내 업계 1위 HMM은 한진해운의 능력을 넘어서지 못하고 있다.

한진해운 파산 이후 한국의 해운 경쟁력은 급격히 위축됐다. 한국 운송 서비스 수출이 세계 시장에서 차지하는 비중은 2010년 4.7%에서 2019년 2.6%로 하락했고, 같은 기간 운송 서비스 수출 순위도 세계 5위에서 11위로 하락했다.

결국 정부는 부랴부랴 '해운재건 5개년 계획'을 수립하고 2025년까지 해운 매출 51조원, 지배선대 1억톤, 원양컨테이너 선박량 120만 TEU를 달성한다는 방침을 세웠다. 이를 위해 HMM 등 총 49개 선사에게 4조2830억원을 지원했다.

업계 관계자는 "한진해운에 대해 산업은행이 적극적으로 대응했다면 국가 경쟁력은 물론 최근 발생한 해운 대란에 대한 부담도 크지 않았을 것"이라며 "당시 산업은행의 판단에 대해서는 아직도 업계에서 잘못된 선택이라는 의견이 지배적"이라고 말했다.

박용진 의원은 지난해 국감에서 "한진해운의 파산은 산업은행을 포함한 채권단이 지원을 포기했기 때문"이라며 "국가 기간산업인 해운업계 지원을 산업은행이 포기한 것"이라고 말했다. 그러면서 박 의원은 "지금은 기간산업을 지원한다는 목적으로 40조원 규모의 기간산업안정기금을 운영하고 있지만 2016년보다도 실적이 못하다"고 지적한 바 있다.

/양성운 기자